



Tapio Karvonen

Investoinnit Suomen satamiin 2006-2015

Tapio Karvonen

Investoinnit Suomen satamiin 2006–2015

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2010

Liikennevirasto
Helsinki 2010

Kannen kuvat: Helsingin Satama/Skyfoto ja Mikael Kaplar

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-042-2

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

Tapio Karvonen: Investoinnit Suomen satamiin 2006–2015. Liikennevirasto, liikennejärjestelmäosasto. Helsinki 2010. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2010. 27 sivua ja 2 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-042-2.

Avainsanat: investoinnit, satamat

Tiivistelmä

Raportti antaa yleiskuvan Suomen satamissa vuosina 2006–2010 tehtyjen ja vuosille 2011–2015 suunniteltujen investointien määrästä ja jakautumisesta niin kohteittain kuin alueittain. Raportin tiedot perustuvat satamanpitäjille ja satamaoperaattoriyrityksille syyskuussa 2010 lähetettyyn kyselyyn.

Vuosina 2006–2010 Suomen satamiin tehtiin investointeja yhteensä 999 miljoonan euron arvosta eli keskimäärin 200 miljoonalla eurolla vuosittain. Näissä luvuissa ovat mukana sekä satamanpitäjien että satamaoperaattorien investoinnit. Satamanpitäjien luvut sisältävät sekä yleisten satamien että ns. teollisuussatamien tiedot. Investoinneista 98 prosenttia tehtiin rannikolla sijaitseviin yleisiin satamiin. Suurimmat satamanpitäjien omat investoinnit tehtiin Helsingissä, Kotkassa, Raahessa, Porissa ja Kokkolassa. Helsingin Sataman investoinnit olivat ylivoimaisesti suurimmat, 59 prosenttia kaikista satamien investoinneista, mikä johtui ajanjaksolla valmistuneen uuden Vuosaaren sataman rakentamisesta.

Vuosien 2011–2015 investointien kokonaismäärä jää kyselyn mukaan huomattavasti pienemmäksi eli noin 539 miljoonaan euroon. Lasku johtuu Vuosaaren sataman valmistumisesta. Vuosittain investoidaan keskimäärin 108 miljoonaa euroa. Satamanpitäjistä Rauman Satama on investoimassa kaikkein eniten, sen osuus on noin 15 prosenttia kaikista satamanpitäjien investoinneista. Seuraavaksi eniten satamanpitäjien investointeja on suunnitteilla Helsingin, Kemin, Kotkan ja Kokkolan satamiin. Vaikka investointien kokonaismäärä onkin alempi kuin edellisellä viisivuotiskaudella, esimerkiksi Lounais-Suomen yleisten satamien ryhmän kokonaisinvestoinnit tulevat olemaan selvästi suuremmat kuin edellisellä jaksolla.

Vuosaaren sataman rakentamisen vuoksi väylä- ja satama-allasinvestoinnit olivat suurin satamanpitäjien investointikohde euroissa mitattuna. Toiseksi eniten investoitiin laitureihin ja kolmanneksi kenttiin, katuihin ja kunnallistekniikkaan. Tulevat investoinnit kohdistuvat eniten laitureihin, kenttiin, katuihin ja kunnallistekniikkaan sekä satama-alueen väyliin ja satama-altaisiin.

Myös satamaoperaattoreiden toteutuneet investoinnit olivat huomattavasti suuremmat, lähes kolminkertaiset, kuin nyt suunnitteilla olevat Vuosaaren sataman rakentamisen johdosta. Yhteenlasketuista toteutuneista investoinneista suurin osa kohdistui rakennuksiin, mutta suunnitelluissa palataan taas normaalimpaan tilanteeseen eli investoinnit painottuvat lastinkäsittelylaitteisiin, kun vanhaa kalustoa säännöllisesti uusitaan.

Tapio Karvonen: Investeringarna i Finlands hamnar 2006–2015. Trafikverket, Trafiksystemsavdelningen. Helsingfors 2010. Trafikverkets undersökningar och utredningar 36/2010. 27 sidor och 2 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-042-2.

Nyckelord: investeringar, hamnar

Sammanfattning

Rapporten ger en översikt av de investeringarna som har gjorts i Finlands hamnar under åren 2006–2010 och vilka har planerats för åren 2011–2015. Uppgifterna innehåller både investeringarnas kvantitet och fördelning enligt investeringsobjekt och geografiska områden. Rapportens uppgifter baserar sig på en förfrågan som sändes till hamnar och hamnoperatörföretag i september 2010.

År 2006–2010 investerades det totalt 999 miljoner euro i Finlands hamnar dvs. i medeltal 200 miljoner euro per år. Siffrorna innehåller både hamnägarnas och hamnoperatörernas investeringar. Hamnägarnas siffror innehåller både de allmänna hamnarnas och industrihamnarnas uppgifter. 98 procent av investeringarna gjordes i de allmänna hamnarna som ligger vid kusten. Hamnägarna investerade mest i Helsingfors, Kotka, Brahestad, Björneborg och Karleby. Helsingfors Hamns investeringar var överlägset största, 59 procent av investeringarna i alla hamnar, vilket berodde på byggandet av den nya hamnen i Nordsjö. Hamnen blev färdig under denna period.

Enligt förfrågan kommer investeringarnas totalsumma år 2011–2015 att vara 539 miljoner euro vilket är en betydligt lägre siffra. Detta beror på att Nordsjö hamnen blev färdigt. Årligen investeras i medeltal 108 miljoner euro. Av alla hamnägare är det Raumo Hamn som ska investera mest, dess andel är 15 procent av alla hamnägarnas investeringar. De näst största investeringsplanerna har hamnägare i Helsingfors, Kemi, Kotka och Karleby. Även om investeringarnas totalsumma är lägre än på föregående femårsperiod, kommer totalinvesteringar till exempel i gruppen Sydvästra Finlands allmänna hamnar att vara betydligt större än på föregående period.

På grund av byggandet av Nordsjö hamn var investeringar i farleder och hamnbassänger hamnägarnas största objekt mätt i euro. Näst mest investerades det i kajer och sen i fält, gator och kommunalteknik. De planerade investeringarna inriktas mest på kajer, fält, gator och kommunalteknik samt farleder i hamnområdet och hamnbassänger.

Också hamnoperatörernas genomförda investeringar var betydligt större, nästan tredubbla, än de som nu planeras att genomföra. Detta beror på byggandet av Nordsjö hamn. Den största delen av de totala genomförda investeringarna inriktades på byggnader, men i de planerade investeringarna återvänder man till en normal situation där investeringar blir framhållna i lasthanteringsutrustning när man förnyar sin gamla utrustning.

Tapio Karvonen: Investments in Finnish ports 2006–2015. Finnish Transport Agency, Transport System's Department. Helsinki 2010. Research reports of the Finnish Transport Agency 36/2010. 27 pages and 2 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-042-2.

Keywords: investments, ports

Summary

This report gives a broad outline of realized investments 2006–2010 and planned investments 2011–2015 in Finnish ports. It includes the amount of investments and their division according to the targets and region. The data given in this report is based on a survey that was sent to port owners and port operators in September, 2010.

During the years 2006–2010 the investments in Finnish ports totaled EUR 999 million, i.e. on average EUR 200 million annually. The investments made by both port owners and port operators are included in these figures. The figures of the port owners include both the data of public ports and industrial ports. 98 % of the investments were made in the public ports on the Finnish coast. The biggest investments made by the port owners were carried out in Helsinki, Kotka, Raahе, Pori and Kokkola. The investments made by the Port of Helsinki were overwhelming, 59 % of all investments in Finnish ports, because of building the new Vuosaari port area, which was finished during the period.

According to the survey, during the years 2011–2015 the investments will total EUR 539 million, which is much less than during the last period. The reason to this is that the Vuosaari port area is now completed. The total investments will be on average EUR 108 million annually. The Port of Rauma will be investing most as its share of all planned investments in Finnish ports is 15 %. The port owners of Helsinki, Kemi, Kotka and Kokkola are planning the next biggest investments. Even though the total amount of investments will be lower than during the last five year period, the investments in the group of the ports in South-west Finland, for example, will be significantly bigger than during the last period.

Due to the building of the Vuosaari port, in total the port owners have invested most in fairways and port basins when measured in value. The next biggest investments were made in quays and then in field and road areas as well as in municipal engineering. The planned investments will be focused most on quays, then on field and road areas plus municipal engineering and after these on fairways in port area and port basins.

Also the realized investments made by port operators were significantly bigger, almost threefold, than the new planned ones due to the building of the Vuosaari port. The biggest share of the realized investments were made on buildings, but now the situation will be normalized, which means that the operators will be investing primarily in cargo handling equipment as they are regularly renewing their fleet.

Esipuhe

Suomen satamissa toteutetuista ja niihin suunnitelluista investoinneista on koottu tiedot säännöllisesti viiden vuoden välein vuodesta 1980 alkaen. Aiemmat selvitykset ovat olleet Merenkululaitoksen teettämiä ja nyt teettäjänä on ensimmäistä kertaa toiminut Liikennevirasto. Selvitys on tehty Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksessa (MKK). Raportin tiedot perustuvat satamanpitäjille ja sata-
maoperaattoreille lähetettyyn kyselyyn saatuihin vastauksiin. Työn toteutuksesta MKK:ssa on vastannut erikoistutkija Tapio Karvonen. Liikennevirastossa hankkeesta vastasi ylitarkastaja Jukka T. Valjakka.

Kyselyaineistosta laadittu raportti antaa kattavan yleiskuvan viimeaikaisesta kehityksestä sekä lähivuosien investointisuunnitelmista satamissa. Suunnitteilla olevat investoinnit riippuvat pitkälti kunkin sataman oman toimintaympäristön muutoksista ja liikenteen kehityksestä sekä myös koko kansantalouden yleisestä kehityksestä. Tarvittaessa investointisuunnitelmiin tehdään muutoksia, minkä vuoksi tulevia investointeja kuvaavat raportin luvut ovat suuntaa-antavia. Tämä korostuu varsinkin tarkastelujakson viimeisten vuosien osalta.

Liikennevirasto ja Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus kiittävät satamia ja niissä toimivia yrityksiä, jotka ovat vastanneet kyselyyn.

Helsingissä marraskuussa 2010

Liikennevirasto
Liikennejärjestelmäosasto

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	8
1.1	Selvityksen tausta	8
1.2	Kyselyn rakenne	8
1.3	Jakelu ja vastausten määrä	9
1.4	Satamien ryhmittely	10
2	INVESTOINNIT SUOMEN SATAMIIN 2006–2010	11
2.1	Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain	11
2.2	Suurimmat investoijat	13
3	INVESTOINNIT SUOMEN SATAMIIN 2011–2015	15
3.1	Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain	15
3.2	Suurimmat investoijat	16
4	AIKASARJAVERTAILUT	19
4.1	Pitkät aikasarjat	19
4.2	Toteutuneet 2006–2010 vs. suunnitellut 2011–2015	23
5	VALTION MERIVÄYLÄHANKKEET	26
LIITTEET		
Liite 1	Investoinnit Suomen satamiin v. 2006–2010	
Liite 2	Investoinnit Suomen satamiin v. 2011–2015	

1 Johdanto

1.1 Selvityksen tausta

Tiedot Suomen satamiin tehdyistä ja niihin suunnitelluista investoinneista on koottu säännöllisesti viiden vuoden välein vuodesta 1980 alkaen. Nyt koonnista on vastannut Liikennevirasto, aiemmin Merenkululaitos ja sitä ennen tie- ja vesirakennushallitus. Selvityksen tavoitteena on antaa kattava yleiskuva viiden viime vuoden aikana satamiin tehdyistä investoinneista sekä lähiajan suunnitelmista

Raportin tiedot perustuvat satamanpitäjien ja satamaoperaattoreiden ilmoittamiin tietoihin. On huomattava, että etenkin kaikki satamaoperaattoriyritykset eivät vastanneet kyselyyn. Esitettyjä lukuja ei pidäkään lukea tarkkoina absoluuttisina euro-määrinä, vaan ne esittävät investointimääriä suuruusluokkatasolla. Raportissa investointiluvut esitetään kymmenentuhannen euron tarkkuudella, joten eri tarkkuuksilla ilmoitettujen lukujen pyöristyksellä on myös ollut hieman vaikutusta kokonaisarvojen muodostumiseen. Lukuihin ei ole tehty indeksikorjauksia kauden 2006–2010 osalta, mutta pidemmän aikavälin kehitystä kuvaavissa kuvioissa ennen vuotta 2006 tehdyt investoinnit on indeksikorjattu (tukkuhintaindeksi 1949=100) vastaamaan vuoden 2009 rahanarvoa.

Osa suunnitelluista investoinneista on ehdollisia, ja niiden toteutuminen vaatii niille asetettujen edellytysten täyttymistä. Tällaisia edellytyksiä ovat esimerkiksi jonkin ulkopuolisen tahon osallistuminen rahoitukseen, uusien aluksien tuleminen liikenteeseen tai liikenteen kasvaminen tietyn minimimäärän.

Kuten aiemmissakin satamainvestointiselvityksissä, myös tämän selvityksen aikajak-sot ovat viiden vuoden mittaiset, jolloin vertailu aiempiin ja tuleviin selvityksiin on mahdollisimman helppoa.

1.2 Kyselyn rakenne

Tämän selvityksen tietojen keruussa käytetty kyselylomake oli pääpiirteissään samanlainen kuin edellisessä selvityksessä käytetty lomake. Uutena osiona lomakkees-sa tiedusteltiin, kuinka suuri osa vuosittaisista investoinneista on ollut tai tulee ole-maan korvausinvestointeja. Tällä pyrittiin saamaan vähintään karkeaa arviota inves-tointimäärien jakautumisesta uusinwestointien ja korvausinvestointien välillä.

Viimekertaiseen tapaan satamanpitäjille ja satamaoperaattoreille lähetettiin hieman erilaiset lomakkeet. Satamanpitäjien lomakkeessa investointikohdeluokkia oli yh-teensä kahdeksan ja satamaoperaattorien lomakkeessa luokkia oli kolme.

Satamanpitäjille suunnatun kyselyn investointikohteet oli jaettu seuraavasti:

- väylät ja satama-altaat (mm. ruoppaus- ja täyttötöät satama-alueella)
- laiturit
- muut kiinteät rakenteet (esim. rampit)
- kentät, kadut, kunnallistekniikka (sis. satamaraiteet)

- rakennukset (varastot, terminaalit, toimistotilat)
- lastinkäsittelylaitteet (koneet, nosturit, kuljettimet, purkaimet yms.)
- turva- ja kulunvalvontajärjestelyt (aidat, portit, valvontakamerat, järjestelmät yms.)
- muut

Satamaoperaattoriyritysten investoinnit jaettiin seuraavasti:

- rakennukset (varastot, terminaalit, toimistotilat)
- lastinkäsittelylaitteet (koneet, nosturit, kuljettimet, purkaimet yms.)
- muut

Investointeihin käytettyjen ja suunniteltujen euromäärien lisäksi vastaajia pyydettiin kuvaamaan lyhyesti merkittävimmät satamassa/yrityksessä toteutetut ja suunnitellut investoinnit sanallisesti.

Ilmoitettavat investoinnit rajattiin käsittämään ainoastaan satama-alueen sisällä tehtyjä tai sinne suunniteltuja investointeja, esimerkiksi yleisen katu- ja tieverkon kehittämiskohteet tai meriväylät satama-alueen ulkopuolella eivät sisälly tässä esitettäviin investointeihin. Valtion meriväylähankkeet esitellään lyhyesti luvussa 5.

Investoinnit on jaettu kahteen aikajaksoon: toteutetut investoinnit vuosina 2006–2010 ja suunnitellut investoinnit vuosille 2011–2015.

1.3 Jakelu ja vastausten määrä

Kyselylomake lähetettiin syyskuussa 2010 yhteensä 55 satamanpitäjälle, joista 30 oli yleisiä satamia (mukana myös yksityiset yleiset satamat sekä Eckerön ja Långnäsin autolauttasatamat) ja 25 yksityisiä teollisuussatamia. Satamaoperaattoreille suunnattu kyselylomake lähetettiin yhteensä 29 yritykselle, joista osalla on useampia toimipaikkoja. Kyselyssä tehtiin kaksi uusintakierrosta niille tahoille, jotka eivät vastanneet ensimmäisellä kerralla lähetettyyn kyselyyn. Näin pyrittiin varmistamaan mahdollisimman korkea vastausaktiivisuus.

Satamista kyselyyn vastasi yhteensä 48 eli 87,3 prosenttia. Vastaamatta jättäneet satamat ovat lähinnä pieniä yhden tuotantolaitoksen kuljetustarpeita palvelevia satamia ja teollisuuslaitureita. Muista vastaavanlaisista satamista saatujen vastausten perusteella voidaan päätellä, että investoinnit ovat pääosin olleet hyvin vähäisiä tai niitä ei ole tehty lainkaan. Suomen satamien kokonaisinvestointien määrään näillä teollisuussatamien puuttuvilla luvuilla ei ole suurta merkitystä.

Satamaoperaattoriyrityksistä kyselyyn vastasi 15. Operaattoriyritysten vastausprosentti jäi selvästi satamanpitäjiä alhaisemmaksi eli 51,7 prosenttiin. Lähes kaikki suuret operaattorit kuitenkin vastasivat kyselyyn, joten vastanneiden operaattoreiden luvut edustavat huomattavasti suurempaa osuutta operaattorien kokonaisinvestoinneista kuin tuota 52 prosenttia.

Satamanpitäjien ja satamaoperaattorien lisäksi satamissa toimii myös muita yrityksiä, jotka toimivat muun muassa huolinta- ja kuljetusalalla tai harjoittavat varastointia ja terminaalitoimintaa. Näiden investoinnit eivät ole tässä raportissa mukana.

1.4 Satamien ryhmittely

Tässä raportissa investointien tarkastelussa pääjako on tehty satamanpitäjien ja satamaoperaattoreiden tekemiin investointeihin. Investointeja on tarkasteltu tämän jaon lisäksi myös satamatyyppien mukaan sekä alueellisesti. Satamat on jaettu kolmeen pääryhmään: rannikon yleisiin satamiin, rannikon teollisuussatamiin ja Saimaan satamiin. Rannikon yleiset satamat on vielä jaettu kolmeen alaryhmään eli Suomenlahden, Lounais-Suomen ja Pohjanlahden satamiin. Suomenlahden yleisiin satamiin kuuluvat satamat Haminasta Hankoon, Lounais-Suomen yleisiin satamiin kuuluvat ne satamat, jotka sijaitsevat Hangon ja Merikarvian välisellä alueella ja Pohjanlahden yleisiin satamiin kuuluvat satamat Merikarvialta Kemiin. Saimaan satamat on myös jaettu vielä alaryhmiin yleiset satamat ja teollisuussatamat.

2 Investoinnit Suomen satamiin 2006–2010

2.1 Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain

Viisivuotisjaksolla 2006–2010 Suomen satamiin on tähän kyselytutkimukseen saatujen vastausten perusteella tehty investointeja yhteensä 999 miljoonan euron arvosta (taulukko 1). Lukuun sisältyvät niin satamanpitäjien kuin satamaoperaattoreiden tekemät investoinnit. Kuten johdannossa mainittiin, satamaoperaattoriyrityksiltä ei saatu yhtä kattavasti tietoja kuin satamanpitäjiltä, joten operaattoreiden investointien kokonaismäärä on ollut jonkin verran suurempi kuin tässä esitetty luku. Satamiin tehtiin vuosittain investointeja keskimäärin 199,7 miljoonan euron arvosta.

Taulukko 1. Investoinnit Suomen satamiin vuosina 2006–2010 satamaryhmittäin.

Satamaryhmä	Satamanpitäjä (milj. euroa)	Satamaoperaattorit (milj. euroa)
Rannikon yleiset satamat	784,09	167,89
– Suomenlahti	(582,76)	(125,66)
– Lounais-Suomi	(95,20)	(30,20)
– Pohjanlahti	(106,13)	(33,70)
Rannikon teollisuussatamat	23,30	-
Saimaan satamat	1,72	-
– Saimaan teollisuussatamat	(1,05)	-
Yhteensä	809,11	189,56

Edellisen, vuonna 2006 toteutetun kyselyn vastausten mukaan satamiin oli vuosille 2006–2010 suunnitteilla yhteensä 1 046 miljoonan euron arvoiset investoinnit. Tämä arvio osoittautui hyvin paikkansa pitäväksi, sillä nyt tehdyn kyselyn mukaan ajanjaksoilla investointeja tehtiin yhteensä 999 miljoonan euron arvosta eli 47 miljoonaa euroa vähemmän. Investointimäärien kehityksen pidemmän aikavälin vertailu on esitetty luvussa 4.

Suurin osa investoinneista, 97,5 prosenttia, tehtiin rannikolla sijaitseviin yleisiin satamiin. Tämän satamaryhmän sisällä investointien pääpaino oli vahvasti Suomenlahden yleisissä satamissa, kun niiden osuus oli peräti 70,9 prosenttia (708 milj. euroa). Tähän vaikutti Helsingin Vuosaaren sataman rakentamisen loppuvaiheen ajoittumisesta tälle viisivuotisjaksolle. Pohjanlahden rannikon yleisten satamien osuus oli 14,0 prosenttia (140 milj. euroa) ja Lounais-Suomen yleisten satamien osuus oli 12,6 prosenttia (125 milj. euroa).

Satamaryhmittäin tarkasteltuna parhaiten suunnitelmat toteutuivat Suomenlahden satamien osalta, jossa erot olivat vain muutaman miljoonan euron suuruisia. Lounais-Suomen ja Pohjanlahden yleisten satamien investoinnit nousivat yli 10 miljoonaa suunniteltuja suuremmiksi ja rannikon teollisuussatamien investoinnit taas jäivät peräti 70 miljoonaa euroa pienemmiksi. Myös Saimaalla toteutuneet olivat suunniteltuja

selvästi vähäisemmät. Tässä on kuitenkin otettava huomioon muutamia taustavaikuttajia. Suunniteltujen investointien ilmoitustarkkuus vaihtelee suuresti eri satamien välillä, ja yleisesti voi sanoa, että viiden vuoden jaksolla viimeisten vuosien suunnitelmat ovat vielä usein hyvin alustavia tai niitä ei ilmoiteta lainkaan. Teollisuussatamien osalta vastaajajoukossa oli sen verran eroa, että sekin vaikuttaa tulokseen. Suunnitelmien toteutumisessa voi olla suuriakin satamakohtaisia eroja, jotka kompensoivat toisiaan ryhmäkohtaisessa vertailussa.

Satamanpitäjien vuosien 2006–2010 yhteenlasketut investoinnit ovat jakautuneet investointikohteittain suuruusjärjestyksessä seuraavasti:

– väylät ja satama-altaat	253,53 milj. euroa
– laiturit	203,56 milj. euroa
– kentät, kadut ja kunnallistekniikka	127,27 milj. euroa
– rakennukset	74,78 milj. euroa
– lastinkäsittelylaitteet	51,74 milj. euroa
– muut kiinteät rakenteet	19,90 milj. euroa
– turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	7,46 milj. euroa
– muut	70,87 milj. euroa

Vuosaaren sataman rakentaminen nosti väylä- ja satama-allasinvestointien luokan suurimmaksi kohteeksi. Laiturit ovat perinteisesti olleet suurin investointikohde ja kentät, kadut ja kunnallistekniikka seuraava.

Satamaoperaattorien vuosien 2006–2010 yhteenlasketut investoinnit jakautuivat investointikohteittain suuruusjärjestyksessä seuraavasti:

– lastinkäsittelylaitteet	87,87 milj. euroa
– rakennukset	87,33 milj. euroa
– muut	14,36 milj. euroa

Rakennusinvestointien poikkeuksellisen suuri osuus operaattoreiden investoinneissa selittyy ennen muuta Vuosaaren uuteen satamaan tehdyillä mittavilla uudisrakennuksilla. Lastinkäsittelylaitteet ovat perinteisesti operaattorien suurin investointikohde, koska konekanta uusitaan säännöllisesti.

Yhteenvetotaulukko vuosina 2006–2010 toteutuneiden investointien jakautumisesta alueittain ja investointikohteittain satamanpitäjien ja satamaoperaattoreiden kesken löytyy liitteestä 2.

Tämänkertaisessa kyselyssä tiedusteltiin uutena asiana korvausinvestointien osuutta kaikista investoinneista. Muutamat vastaajat ilmoittivat, että investointien määrittely korvaus- ja uudisinvestointeihin oli joissakin tapauksissa varsin ongelmallista. Varsin suuri osa vastaajista ei ollut merkinnyt korvausinvestointien osuutta lainkaan. Niinpä vastauksista voi tehdä ainoastaan karkean arvion korvausinvestointien ja uudisinvestointien suhteellisista osuuksista. Niiden vastausten perusteella, jotka kyselyyn saatiin, korvausinvestointien keskimääräinen osuus oli 36 prosenttia kaikista investoinneista (laskettu yksittäisten vastausten prosenttiosuuksien keskiarvona). Satamanpitäjien keskiarvo oli 48 prosenttia ja satamaoperaattoriyritysten 51 prosenttia.

EU-rahoituksen osuutta investoinneista ei kyselyssä kysytty erikseen. Se on kuitenkin ollut Suomen satamissa hyvin vähäistä verrattuna unionin ns. koheesioalueisiin.

2.2 Suurimmat investoijat

Kuten aiemminkin, investoinneista valtaosa on tehty muutamissa satamissa. Helsingin uuden Vuosaaren sataman rakentaminen on ollut ylivoimaisesti suurin yksittäinen satamainvestointikohde kuluneen viisivuotisjakson aikana. Helsingin sataman osuus kaikista satamanpitäjien investoinneista oli lähes 60 prosenttia. Kymmenen eniten investointeja tehneen sataman osuus kaikista satamanpitäjien investoinneista oli 91 prosenttia.

Seuraavassa esitellään lyhyesti eniten investointeja tehneet yleiset satamat ja merkittävimmät investointikohteet näissä satamissa. Tiedot on saatu satamanpitäjien lähettämistä kyselyvastauksista. Luvuissa on mukana ainoastaan yleisten satamien satamanpitäjien investoinnit, satamaoperaattorien ja teollisuussatamien investointeja ei yritys- ja/tai satamakohtaisesti julkaista. Kokonaisinvestoinnit satamittain ovat siis näitä lukuja suurempia. Tässä esitellään euromääräisesti suurimmat investoijat, mutta joidenkin muiden satamien pienemmät investoinnit ovat voineet olla paikallisella tasolla erittäin merkittäviä ja sataman liikevaihtoon suhteutettuna huomattavia.

Helsingin Sataman investointien kokonaismäärä oli 476,0 miljoonaa euroa eli 58,8 prosenttia kaikista satamanpitäjien tekemistä investoinneista. Kuluneella viisivuotiskaudella Helsingin sataman investoinnit painottuivat Vuosaaren sataman rakentamiseen ja se saatiin valmiiksi noin kaksi vuotta sitten.

Kotkan Satama Oy investoi yhteensä 56,9 miljoonan euron arvosta ja sen osuus kaikkien satamanpitäjien investoinneista oli 7 prosenttia. Merkittävimpiä kohteita ovat olleet Hietasen satamaosan 100 hehtaarin autokentän rakentaminen sekä uudet laiturit Mussalossa konttiterminaaliin (n. 340 m) ja Jänskään (130 m).

Raahan sataman (Lapaluoto) investoinnit ovat olleet yhteensä 38,1 miljoonaa euroa eli 4,7 prosenttia satamanpitäjien yhteenlasketuista investoinneista. Raahan meriväylää on syvennetty 10,0 metriin, mihin liittyneet satama-alueen syventäminen ja laituriin rakentaminen ovat olleet suurimmat investointikohteet. Myös varastoja ja varastokenttiä on rakennettu.

Porin Satama on tehnyt yhteensä 32,7 miljoonan euron investoinnit. Merkittävimmät kohteet ovat olleet Mäntyluotoon johtavan väylän syventäminen 12 metriin ja laituriin rakentaminen Mäntyluotoon. Satamassa on myös uusittu kulunvalvontajärjestelmä ja rakennettu uusi porttirakennus kenttineen ja aitoineen.

Kokkolan Sataman investointien arvo oli yhteensä 31,4 miljoonaa euroa. Satamaan on rakennettu lisää kenttä- ja varastoalueita sekä junavaunun kaatolaitejärjestelmä. Syvälaituria on myös pidennetty ja nostureita hankittu.

Haminan Satama Oy investoi yhteensä 27,9 miljoonan euron arvosta. Suurin yksittäinen hanke on ollut satamaan johtavan väylän syventäminen 12 metriin ja siihen liittyvät satama-alueen ruoppaukset. Myös porttitaloon on investoitu.

Turun Sataman investointien kokonaismäärä oli 25,6 miljoonaa euroa. Satamassa on laajennettu kenttäalueita ja rakennettu Best-halli. Aurajokea on ruopattu ja Pansion satamaosan kehittämiseen liittyen on tehty ympäristörakentamista.

Oulun Sataman investoinnit olivat yhteensä 21,0 miljoonaa euroa. Yksittäisistä investointikohteista suurin on ollut huoltoruoppaus ja väylän levennys. Kenttärakentamisen lisäksi on saneerattu Nuottasaaren laituri ja hankittu SECU-kuljetusjärjestelmä.

Hangon Sataman investointien arvo oli yhteensä 15,9 miljoonaa euroa. Pääosa niistä on kohdistunut laitureihin ja kenttiin.

Naantalın Sataman investointien määrä oli yhteensä 13,1 miljoonaa euroa. Valtaosa niistä on kohdistunut väylä- ja laiturirakentamiseen. Aikajaksolle ajoittui väylän syventäminen 15,3 metriin ja siihen liittynyt Moton matalan poisto satama-alueelta. Satamassa on tehty useita laiturisaneerauksia, mm. vanha ro-ro-laituri on korjattu.

Rauman Satama oli yhdestoista satama, jonka satamanpitäjän investoinnit ylittivät kymmenen miljoonan euron rajan. Sen investoinnit olivat yhteensä 10,8 miljoonaa euroa. Suurin yksittäinen investointi oli yhden vanhan nosturin korvaaminen uudella mobiilinosturilla. Lisäksi on peruskorjattu yksi laituripaikka ja rakennettu toiseen tih-
taali. Kenttiä on myös korjattu vuosittain.

3 Investoinnit Suomen satamiin 2011–2015

3.1 Investointien jakautuminen alueittain ja kohteittain

Suomen satamiin on tämän kyselytutkimuksen perusteella suunnitteilla vuosille 2011–2015 investointeja yhteensä 538,7 miljoonan euron arvosta (taulukko 2). Vuositaiseksi keskiarvoluvuksi muodostuu 107,7 miljoonaa euroa. Suunniteltujen investointien kokonaismäärä lähes puolittuu edelliseen viisivuotisjaksoon verrattuna, mikä johtuu Vuosaaren sataman valmistumisesta. Alueellinen tarkastelu kuitenkin osoittaa, että Lounais-Suomen yleisten satamien suunnitellut investoinnit tulevat olemaan nyt toteutuneita huomattavasti suuremmat ja Pohjanlahden satamissakin satamanpitäjien investoinnit ovat kasvamassa edelliseen jaksoon verrattuna. Aikasarjavertailua on tehty tarkemmin luvussa 4.

Taulukko 2. Suunnitellut investoinnit satamiin vuosille 2011–2015 satamaryhmittäin.

Satamaryhmä	Satamanpitäjä (milj. euroa)	Satamaoperaattorit (milj. euroa)
Rannikon yleiset satamat	398,17	78,19
– Suomenlahti	(108,32)	(39,20)
– Lounais-Suomi	(166,41)	(26,73)
– Pohjanlahti	(123,44)	(12,26)
Rannikon teollisuussatamat	58,31	-
Saimaan satamat	3,98	-
– Saimaan teollisuussatamat	(3,70)	-
Yhteensä	460,46	78,19

Rannikon yleisten satamien osuus on tulevallakin viisivuotisjaksolla erittäin suuri eli 88,4 prosenttia. Vuosaaren sataman valmistuttua suunnitellut investoinnit kuitenkin jakautuvat huomattavasti tasaisemmin eri satamaryhmien kesken, kuin mitä on tapahtunut viimeisen kymmenen vuoden aikana, jolloin Suomenlahden satamaryhmän osuus on ollut kahdesta kolmasosasta kolmeen neljäsosaan. Eniten investointeja on suunnitteilla Lounais-Suomen satamaryhmässä, jonka osuus on 35,9 prosenttia (193 miljoonaa euroa). Suomenlahden satamien osuus on 27,4 prosenttia (148 miljoonaa euroa) ja Pohjanlahden satamien 25,2 prosenttia (136 miljoonaa euroa).

Rannikon teollisuussatamien investointien osuus on 10,8 prosenttia kaikkien kyselyvastauksissa ilmoitettujen investointisuunnitelmien arvosta. Saimaan satamiin suunniteltujen investointien määrä kasvaa edellisestä jaksosta yli kaksinkertaiseksi, mutta niiden osuus kaikista satamainvestoinneista jää vajaaseen 1 prosenttiin. Saimaan kanavan vuokrauksen jatkamisesta aikaansaatu sopimus oli erittäin merkittävä Saimaan alueen satamien tulevaisuuden kannalta ja mahdollistaa satamien kehittämisen, kun investointeja jarruttanut epävarmuustila poistui. Satamaoperaattorien osalta yritysten omistuspohjan vuoksi Saimaan alueen investointeja on kirjautunut Suomenlahden satamaryhmään.

Satamanpitäjien suunnitellut investoinnit jakautuvat kohteittain suuruusjärjestyksessä seuraavasti:

– laiturit	116,79 milj. euroa
– kentät, kadut ja kunnallistekniikka	110,47 milj. euroa
– väylät ja satama-altaat	79,80 milj. euroa
– lastinkäsittelylaitteet	77,26 milj. euroa
– rakennukset	30,33 milj. euroa
– muut kiinteät rakenteet	15,59 milj. euroa
– turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	4,07 milj. euroa
– muut	26,15 milj. euroa

Satamaoperaattorien investoinnit jakoutuivat investointikohteittain seuraavasti:

– lastinkäsittelylaitteet	63,03 milj. euroa
– rakennukset	10,74 milj. euroa
– muut	4,42 milj. euroa

Kummassakin ryhmässä palataan taas ns. normaaleihin eri kohdeluokkien suuruusjärjestyksiin, kun laiturit sekä kentät, kadut ja kunnallistekniikka ovat satamanpitäjien merkittävimpiä investointikohteita ja lastinkäsittelylaitteet operaattoriyritysten ylivoimaisesti suurin investointikohde.

Yhteenvedotaulukko vuosille 2011–2015 suunniteltujen investointien jakautumisesta alueittain ja investointikohteittain satamanpitäjien ja satamaoperaattoreiden kesken löytyy liitteestä 3.

Kuten jo toteutuneiden investointien kohdalla luvussa 2 todettiin, tällä kertaa kyse-lyssä tiedusteltiin myös korvausinvestointien osuutta. Vastauksia tähän saatiin hyvin vaihtelevasti eikä läheskään kaikilta vastaajilta, joten kyseessä on varsin karkea arvio korvaus- ja uudisinvestointien suhteellisesta jakautumisesta. Yksittäisten vastausten keskiarvoina laskettuna korvausinvestointien osuuden arvioidaan olevan 34 prosenttia kaikista investoinneista. Satamanpitäjien keskiarvo on 41 prosenttia ja satamaoperaattoriyritysten 65 prosenttia. Operaattorien korvausinvestointien suurempi osuus olikin odotettu johtuen juuri lastinkäsittelylaitteinvestointien merkittävästä määrästä

3.2 Suurimmat investoijat

Suunnitellut investoinnit painottuvat toteutuneiden investointien tavoin noin kymmenkuntaan satamaan. Vuosaaren sataman valmistuttua ja sen rakentamisen aiheuttaman investointipiikin jälkeen investointimäärien jakautuminen eri satamien kesken on selvästi edellistä viisivuotisjaksoa tasaisempaa. Vain yhden sataman osuus nousee yli 10 prosentin kaikista satamanpitäjien investoinneista, kun taas varsin monen satamana osuus 7 ja 10 prosentin välillä.

Seuraavaksi esitellään euromääräisesti suurimpia investointeja suunnittelevat yleiset satamat sekä merkittävimmät investointikohteet näissä satamissa. Myös joissakin muissa satamissa on suunnitteilla sataman kokoon suhteutettuna erittäin merkittäviä investointeja. Kuten toteutuneissa myös suunnitelluissa investoinneissa mukana ovat ainoastaan satamanpitäjien ilmoittamat luvut. Satamaoperaattoreiden ja teollisuus-

satamien investointisuunnitelmia ei julkaista tässä raportissa yritys- eikä satamakoh-
taisesti vaan ainoastaan yhteenvetotaulukoissa.

Suunniteltujen investointien osalta on huomattava, että vastaustarkkuus vaihteli var-
sin paljon satamittain. Osa satamista ei ilmoittanut lainkaan suunniteltuja investoin-
teja tai ne ilmoitettiin ainoastaan ensimmäisiltä viisivuotisjakson vuosilta. Syyksi il-
moitettiin mm. se, että suunnitelmat on vahvistettu vasta parin vuoden osalta. Merkit-
tävä osa etenkin myöhempien vuosien investoinneista on ehdollisia eli ne toteutuvat
vain, jos satama saa jonkin tietyn liikenteen hoidettavakseen tai liikennemäärä kas-
vaa tietyn määrän. Tiedot ovat peräisin satamien kyselyvastauksista.

Kyselyvastausten palauttamisen jälkeen tehtiin päätös merkittävästä satamayhtiöi-
den fuusiosta, kun Kotkan ja Haminan kaupunginvaltuustot päättivät 8.11.2010 pitä-
missään kokouksissa, että Kotkan ja Haminan satamayhtiöt fuusioidaan. Uusi Ha-
minaKotka Satama Oy aloittaa toimintansa 1.5.2011. Tässä raportissa tulevat inves-
toinnit näiden satamien osalta esitellään vielä erillisinä, mutta fuusiolla voi mahdolli-
sesti olla vaikutusta myös näihin suunniteltuihin investointeihin.

Rauman Satama suunnittelee seuraavan viiden vuoden aikana yhteensä 66,6 miljoon-
nan euron investointeja, mikä on noin 14,7 prosenttia kaikista satamanpitäjien suun-
nitteilla olevista investoinneista. Konttilaituria on tarkoitus jatkaa ja rakentaa sille
taustakenttä. Satamaan johtavaa väylää ollaan syventämässä ja siihen liittyy sataman
osalta ruoppauksia. Sataman laajennusalueella Ulko-Petäjäksessä tehdään kenttä-
ja täyttötöitä sekä rakennetaan sinne tie- ja ratayhteys.

Helsingin Sataman investointisuunnitelmat ovat 41,9 miljoonaa euroa eli 9,2 prosent-
tia kaikista suunnitelluista. Investoinnit kohdistuvat matkustajasatamiin Länsi- ja
Eteläsatamassa sekä Vuosaaren tavarasatamaan ja koskevat toiminnallisia muutoksia
sekä täydennysrakentamista.

Kemin Sataman investointisuunnitelmien yhteenlaskettu arvo on 40,0 miljoonaa eu-
roa eli 8,8 prosenttia kaikista suunnitelluista investoinneista. Pääosa näistä on varat-
tu väylä- ja satama-allasinvestointeihin sekä laitureihin. Taustalla on Kemin Sataman
valmistautuminen vastaanottamaan Lapin avattavien kaivoksien vientituotteita.

Kotkan Satama Oy suunnittelee investoivansa yhteensä 35,2 miljoonaa euroa. Merkit-
täviä kohteita ovat Mussalon läntisen laajennuksen uudet kenttäalueet, jotka kasvat-
tavat konttikenttää noin 40 hehtaarilla. Hietaseen tullaan rakentamaan uusi läjitys-
las tulevia ruoppauksia varten.

Kokkolan Sataman suunniteltujen investointien arvo on 34,2 miljoonaa euroa. Ne
kohdistuvat pääosin maa- ja vesialueiden rakentamiseen sekä nosturien hankintaan.

Turun Sataman suunnitelmissa on 33,0 miljoonan euron investoinnit, jotka jakautuvat
varsin tasaisesti eri kohteiden kesken. Satama on muuttumassa vuoden 2012 alusta
osakeyhtiöksi, minkä vuoksi investointisuunnitelmat ovat vielä avoimia. Matkustaja-
autolauttaliikenteeseen suunnitteilla olevat uudet alukset vaativat investointeja myös
satamalta.

Porin Satama suunnittelee investoivansa 26,6 miljoonan euron arvosta. Mäntyluodon
väylän syventäminen 12 metriin aiheuttaa kustannuksia vielä tämän jakson alussa.

Satama on hankkimassa mobiilinosturit uuteen 12 metrin laituriin. Lisäksi yleissuunnitelmaan mukainen uuden laiturin rakentaminen on tarkoitus toteuttaa.

Haminan Satama Oy:n investointisuunnitelmat ovat 25,5 miljoonaa euroa. Pääosin investoinnit kohdistuvat laitureihin.

Maarianhaminan satamaan on suunnitteilla 21,2 miljoonan investoinnit, joilla varaudutaan muun muassa uusien entistä isompien matkustaja-autolauttojen tuloon liikenteeseen. Laituripaikkoja, käyntisilloja ja matkustajaterminaalia uusitaan.

Yli 10 miljoonan euron investointeja suunnittelevat lisäksi Vaasan (14,3 milj. euroa) ja Pietarsaaren (12,6 milj. euroa) satamat. Vaasassa peruskorjataan laitureita ja mahdollisesti pidennetään yksi. Myös heavy-lift-nosturi on hankintalistalla. Pietarsaaressa satama-allas ruopataan syvemmäksi samassa yhteydessä, kun satamaan johtava meriväylä syvennetään.

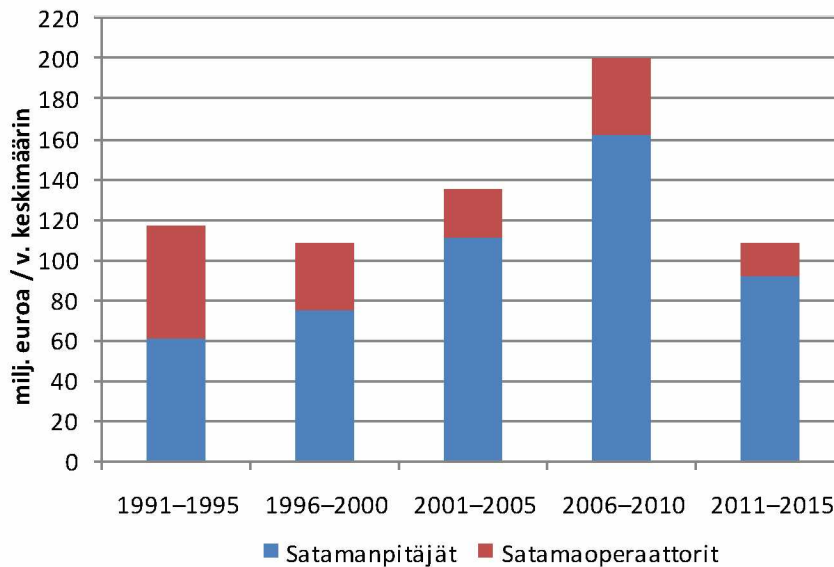
4 Aikasarjavertailut

4.1 Pitkät aikasarjat

Satamien investointeja koskeva kyselytutkimus on toteutettu nyt kolme kertaa peräkkäin samalla tavalla niin, että käytettävissä on keskenään vertailukelpoista tietoa. Varsinkin satamanpitäjien tiedot on saatu kaikkina kertoina lähes sataprosenttisen kattavasti. Satamaoperaattoreiden tietoja on kerätty vuonna 2001 ja sitä ennen satamanpitäjien kautta. Kaksi viimeisintä selvitystä on toteutettu siten, että tiedot on kysytty yrityksiltä suoraan, jolloin on saatu tarkempia lukuja, mutta osa yrityksistä ei taas ole vastannut kyselyyn. Niinpä aikajaksovertailuissa operaattorien investointien vaihtelusta osa johtuu vastausaktiivisuuden eroista. Satamaoperaattoritoimialalla on tapahtunut paljon muutoksia etenkin viimeisen kymmenen vuoden aikana. Useat yritykset toimivat nykyisin useammassa kuin yhdessä satamassa. Yritysten omistusrakenteessa on myös tapahtunut muutoksia, on muodostunut konsernirakenteita, yrityksiä on yhdistynyt ja yrityksiä on siirtynyt ulkomaiseen omistukseen.

Keskimääräisten vuosittaisten investointimäärien kehitys viisivuotisjaksoilla vuosien 1991–2015 aikana esitetään kuvassa 1. Viimeisen jakson osalta kyseessä ovat suunnitellut investoinnit, muiden jaksojen osalta toteutuneet. Vuosien 1991–2005 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2009 rahanarvoa. Aikasarjassa näkyy hyvin 2000-luvun ensimmäiselle vuosikymmenelle osunut voimakas investointien kasvu, mikä selittyy pääosin Helsingin uuden Vuosaaren sataman rakentamisella. Satamaoperaattorien investointimäärien kehitystä tarkastellessa pitää huomioida, että tiedot perustuvat lähes yksinomaan kyselyvastauksiin ja yritysten vastausaktiivisuudessa on ollut eroja eri jaksoilla.

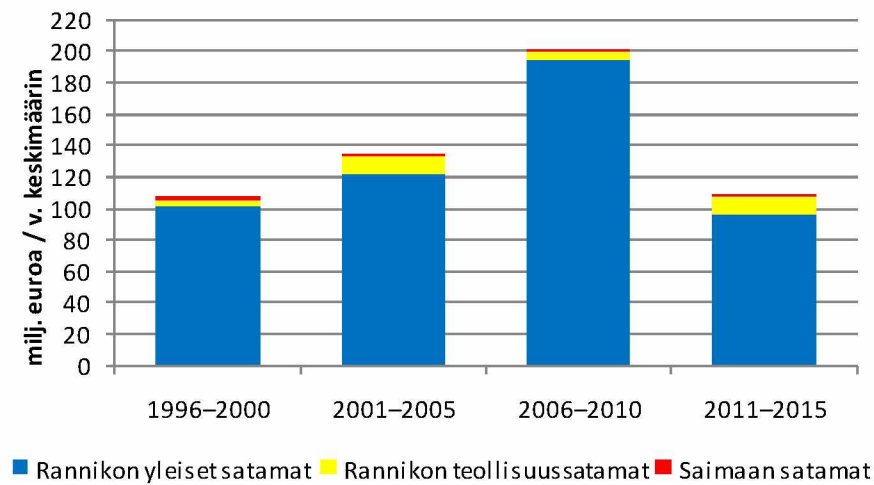
Suomen satamainvestoinnit v. 1991–2015 Toteutetut 1991–2010 ja suunnitellut 2011–2015



Kuva 1. Suomen satamiin vuosittain tehtyjen investointien keskiarvo viisivuotiskausilla 1991–2015. Viimeisen jakson osalta kyseessä ovat suunnitellut investoinnit. Vuosien 1991–2005 luvut on indeksikorjattu vuoden 2009 rahanarvoon (tukkuhintaindeksi 1949=100).

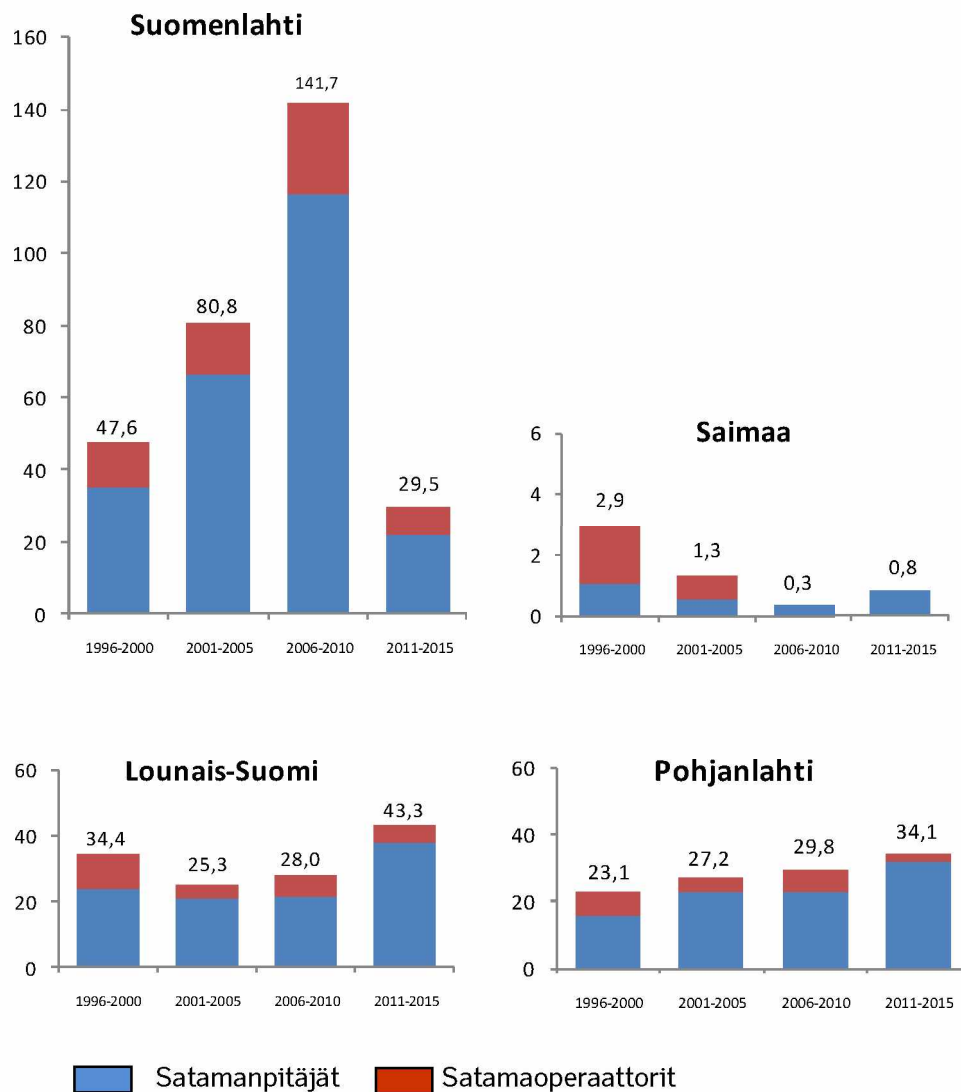
Investointien jakautuminen kolmen satamaryhmän (rannikon yleiset satamat, rannikon teollisuussatamat ja Saimaan satamat) kesken ja näissä keskinäisissä osuuksissa tapahtuneet muutokset eri viisivuotiskausilla vuodesta 1996 vuoteen 2015 esitetään kuvassa 2. Vuosaaren sataman rakentaminen näkyy myös tässä suhteellisten osuuksien muutosten aikasarjavertailussa. Saimaan osuus on kokonaistarkastelussa lähes häviävän pieni, mutta alueellisesti katsottuna on tapahtunut muutos, jonka odotettiin tapahtuvan Saimaan kanavan uuden vuokrasopimuksen myötä. Investointimäärät ovat selvästi kasvamassa, vaikka absoluuttisesti ovatkin pieniä muihin alueisiin verrattuna.

Investoinnitsatamaryhmittäin v. 1996–2015 Toteutetut 1996–2010 ja suunnitellut 2011–2015



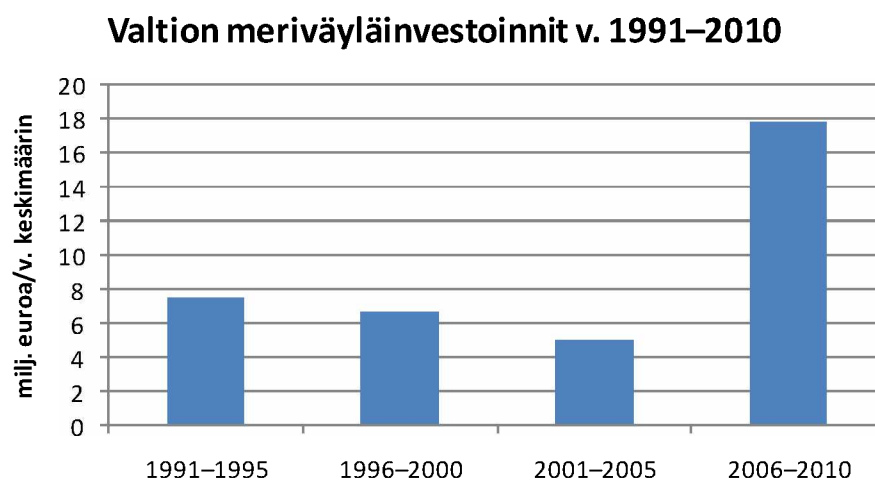
Kuva 2. Suomen satamiin tehdyt ja suunnitellut investoinnit vuosittaisena keskiarvona kolmeen eri satamaryhmään jaettuna. Luvut sisältävät sekä satamanpitäjien että satamaoperaattorien investoinnit. Vuosien 1996–2005 luvut on indeksikorjattu vuoden 2009 rahantarvoon (tukkuhintaindeksi 1949=100)

Investointien jakautumisesta alueellisesti eri osiin Suomea on tehty myös aikasarjaverailut, jotka esitetään kuvassa 3. Näissä luvuissa on mukana satamanpitäjien ja satamaoperaattorien investoinnit sekä yleisissä satamissa että teollisuussatamissa. Rannikon satamien jako eri alueisiin on kerrottu luvussa 1.4. Luvut ovat keskimääräisiä vuosittaisia investointeja. Vuosaaren rakentamisen investoinnit näkyvät hyvin Suomenlahden satamien investointeja kuvaavissa pylväissä.



Kuva 3. Investoinnit alueittain 1996–2015. Kuvioiden pylväät ovat Saimaan osalta eri mittakaavassa. Vuosien 1996–2005 luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2009 rahanarvoa (tukkuhintaindeksi 1949=100). (miljoonaa euroa vuosittaisena keskiarvona viiden vuoden jaksoissa).

Kuvassa 4 esitetään vertailun vuoksi valtion meriväyläinvestoinnit vuosilta 1991–2010 keskimääräisinä vuosi-investointeina jaettuna vastaaviin viisivuotisjaksoihin, joita on käytetty satamien tekemien investointien käsittelyssä.



Kuva 4. Valtion keskimääräiset vuosittaiset meriväyläinvestoinnit viisivuotisjaksoilla 1991–2010. Luvut on indeksikorjattu vastaamaan vuoden 2009 rahanarvoa (tukkuhintaindeksi 1949=100). Lähde: Liikennevirasto.

4.2 Toteutuneet 2006–2010 vs. suunnitellut 2011–2015

Yhteenvedo kaudella 2005–2010 toteutettujen ja kaudelle 2011–2015 suunniteltujen investointien määrän jakautumisesta kohteittain ja muutokset investointimäärissä on esitetty seuraavissa taulukoissa 3 (satamanpitäjät) ja 4 (satamaoperaattorit). Satamanpitäjien suunnittelemat investoinnit ovat kaikissa kohderyhmissä lastinkäsittelylaitteita lukuun ottamatta huomattavasti pienemmät, kuin mitä ne olivat nyt päättyneellä viisivuotisjaksolla. Yhteenlaskettujen investointimäärien huomattava väheneminen johtuu Vuosaaren sataman valmistumisesta. Tämä huomioiden lastinkäsittelylaitteinvestointien arvon huomattava, 34 prosentin kasvu alkavalla viisivuotisjaksolla on erityisen merkittävää. Lastinkäsittelylaitteinvestoinneissa suurin suhteellinen kasvu tapahtuu ryhmässä rannikon teollisuussatamat ja myös ryhmässä Lounais-Suomen yleiset satamat määrä kasvaa merkittävästi.

Suhteellisesti eniten vähenevät investoinnit väyliin ja satama-altaisiin eli 69 prosenttia. Myös luokan ”muut” investoinnit vähenevät yli 60 prosenttia ja rakennusinvestoinnit 59 prosenttia. Suhteellisesti ottaen vähiten eli 13 prosenttia vähenevät investoinnit kenttiin, katuihin ja kunnallistekniikkaan. Sekä Lounais-Suomen satamien että Pohjanlahden satamien ryhmässä nämä investoinnit kasvavat merkittävästi tulevan viisivuotisjakson aikana.

Huomion arvoista on, että Lounais-Suomen yleisten satamien suunnitellut investointimäärät samoin kuin Pohjanlahden yleisten satamien satamanpitäjien investoinnit kasvavat edelliseen jaksoon verrattuna, mutta koko Suomen satamien investointien määrän vertailussa tämä tieto hukkuu Vuosaaren valmistumisen aiheuttaman kokonaismäärän huomattavan laskun alle. Lounais-Suomen yleisten satamien ryhmässä

kaikkiin kohteisiin turva- ja kulunvalvontajärjestelmiä lukuun ottamatta on suunnitella huomattavasti suuremmat investoinnit, kuin mitä nyt päättyneellä kaudella toteutettiin. Satamanpitäjien kokonaisinvestointimäärässä kasvua on peräti 75 prosenttia. Myös Pohjanlahdella kokonaisinvestoinnit ovat kasvamassa 16 prosentin verran. Suhteellisesti kaikkein suurin kasvu on kuitenkin odotettavissa Saimaan alueella, missä kasvuprosentti on peräti 131. Saimaan investoinnit olivat kuitenkin edellisellä kaudella lähes minimaaliset, joten jo 2,3 miljoonan euron lisäys on prosentuaalisesti valtava.

Taulukko 3. Satamanpitäjien investoinnit kohteittain 2006–2010 ja 2011–2015 sekä muutokset määrissä (miljoonaa euroa).

Investointikohde	Toteutuneet 2006–2010 milj. euroa	Suunnitellut 2011–2015 milj. euroa	Muutos milj. euroa	Muutos %
Väylät ja satama-altaat	253,53	79,80	-173,73	-68,5 %
Laiturit	203,56	116,79	-86,77	-42,6 %
Muut kiinteät rakenteet	19,90	15,59	-4,31	-21,7 %
Kentät, kadut, kunnallistekniikka	127,27	110,47	-16,80	-13,2 %
Rakennukset	74,78	30,33	-44,45	-59,4 %
Lastinkäsittelylaitteet	57,74	77,26	+19,52	+33,8 %
Turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	7,46	4,07	-3,39	-45,4 %
Muut	70,87	26,15	-44,72	-63,1 %

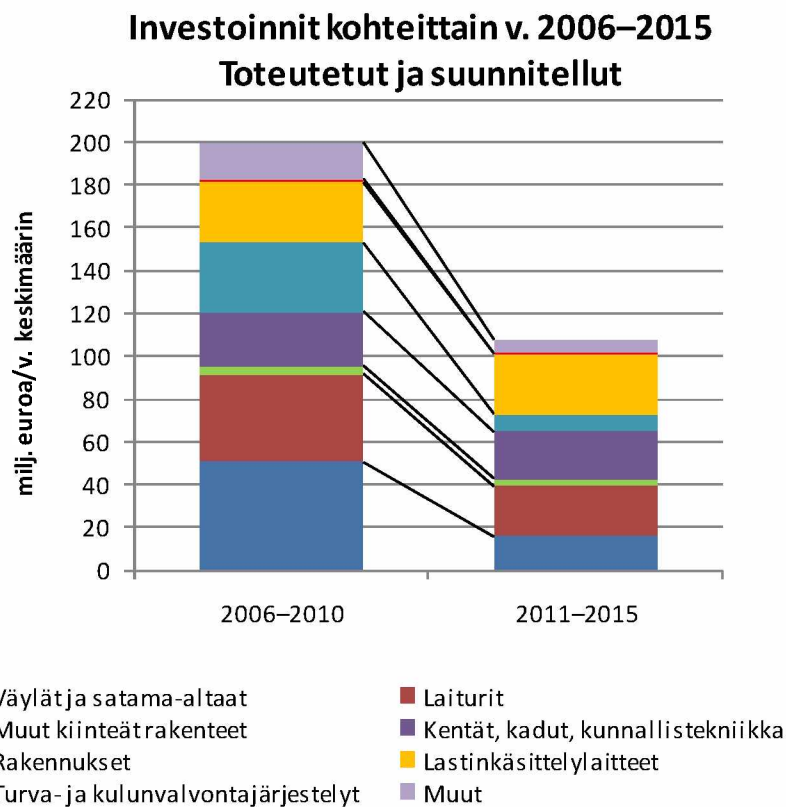
Satamaoperaattorien investointimäärien muutoksissa Vuosaaren sataman valmistuminen näkyy myös erittäin vahvasti. Rakennusinvestoinnit vähenevät peräti 88 prosenttia. Vastaavasti viimekertaisen kyselyn tuloksissa rakennusinvestoinnit olivat lähes nelinkertaistumassa jaksoon 2001–05 verrattuna. Rakennusinvestointeja on yrityksillä nyt suunnitella todella vähän. Lastinkäsittelylaitteet ovat perinteisesti olleet operaattoriyritysten suurin investointikohde ja niin on taas uusissakin suunnitelmissa. Niissäkin investointimäärät tulevat olemaan edellisjaksoa pienemmät, mutta vähennys on vain 39 prosenttia. Lastinkäsittelylaitteinvestointien osalta palataan ns. normaaliin investointimäärään. Laitteet kuluvat käytössä ja vanhoja laitteita korvataan tasaiseen tahtiin uusilla.

Taulukko 4. Satamaoperaattorien investoinnit kohteittain 2006–2010 ja 2011–2015 sekä muutokset määrissä (miljoonaa euroa).

Investointikohde	Toteutuneet 2006–2010 milj. euroa	Suunnitellut 2011–2015 milj. euroa	Muutos milj. euroa	Muutos %
Rakennukset	87,33	10,74	-76,59	-87,7 %
Lastinkäsittelylaitteet	87,87	63,03	-24,84	-39,0 %
Muut	14,36	4,42	-9,94	-69,2 %

Kuvassa 5 esitetään kaudella 2006–2010 toteutuneiden ja kaudelle 2011–2015 suunniteltujen investointien jakautuminen eri kohteisiin viisivuotisjaksoilla vuosittaisina keskiarvoina ilmoitettuna. Vertailua aiempaan jaksoon ei ollut tässä yhteydessä mahdollista tehdä, koska Vuosaaren investoinnit ilmoitettiin edellisessä kyselyssä koh-

teittain jaottelemattomina. Kuvassa ovat mukana sekä satamanpitäjien että operaattorien investoinnit. Varsinkin rakennusinvestointien vähentyminen näkyy kuvasta selvästi, samoin väylä- ja satama-allasinvestointien vähentyminen.



Kuva 5. Toteutettujen ja suunniteltujen investointien jakautuminen eri kohteisiin vuosittaisena keskiarvona ilmoitettuna. Luvut sisältävät sekä satamanpitäjien että satamaoperaattorien investoinnit.

5 Valtion meriväylähankkeet

Osa käynnissä ja suunnitteilla olevista väylähankkeista on peräisin Merenkulkulaitoksessa vuoden 2006 lopulla valmistuneesta Meri- ja sisävesiväyliä kehittämissuunnitelmasta 2007–2016. Pohjoisen satamien (Kemin Ajos ja Oulu) suunnitellut väylähankkeet perustuvat käynnistyyiin Kolarin seudun kaivoshankkeiden rikastekuljetuksiin ja niiden toteutus edellyttää kaivoshankkeiden käynnistämistä. Kaivosyhtiö Northland ilmoitti 27.9.2010, että Pajalan rautamalmi laivataan Norjassa Narvikin satamassa.

Vuosien 2010–2014 aikana on tarkoitus toteuttaa kuusi väylähanketta, kun nuo edellä mainitut kaivoshankkeisiin sidoksissa olevat väylähankkeet jätetään huomioimatta. Haminan väylän syventäminen 10,0 metristä 12,0 metriin on valmistumassa ja syvennetty väylä otetaan käyttöön vuoden 2011 alkupuolella. Porin Mäntyluodon väylän syventäminen 10,0 metristä 12,0 metriin on niin ikään käynnissä ja syvennetty väylä saadaan käyttöön keväällä 2011. Pietarsaaren väylän syventäminen 9,0 metristä 10,5 metriin on lupakäsittelyvaiheessa ja varsinaiset rakennustyöt alkavat keväällä 2011.

Pohjankurun satamaan johtavaa väylää on tarkoitus syventää 4,9 metristä 6,0 metriin. Suunnitteluvaiheessa oleva hanke on tarkoitus toteuttaa vuonna 2012. Uudenkaupungin Yara Suomi Oy:n teollisuussatamaan johtavan 10,0 metrin väylän syventäminen 12,0 metriin on suunnitteluvaiheessa ja toteutus ajoittuu vuosille 2011–2012. Rauman 10,0 metrin väylän syventäminen 11,0 metriin on myös suunnitteluvaiheessa ja toteutus ajoittuu vuosille 2013–2014. (Kuva 6.)

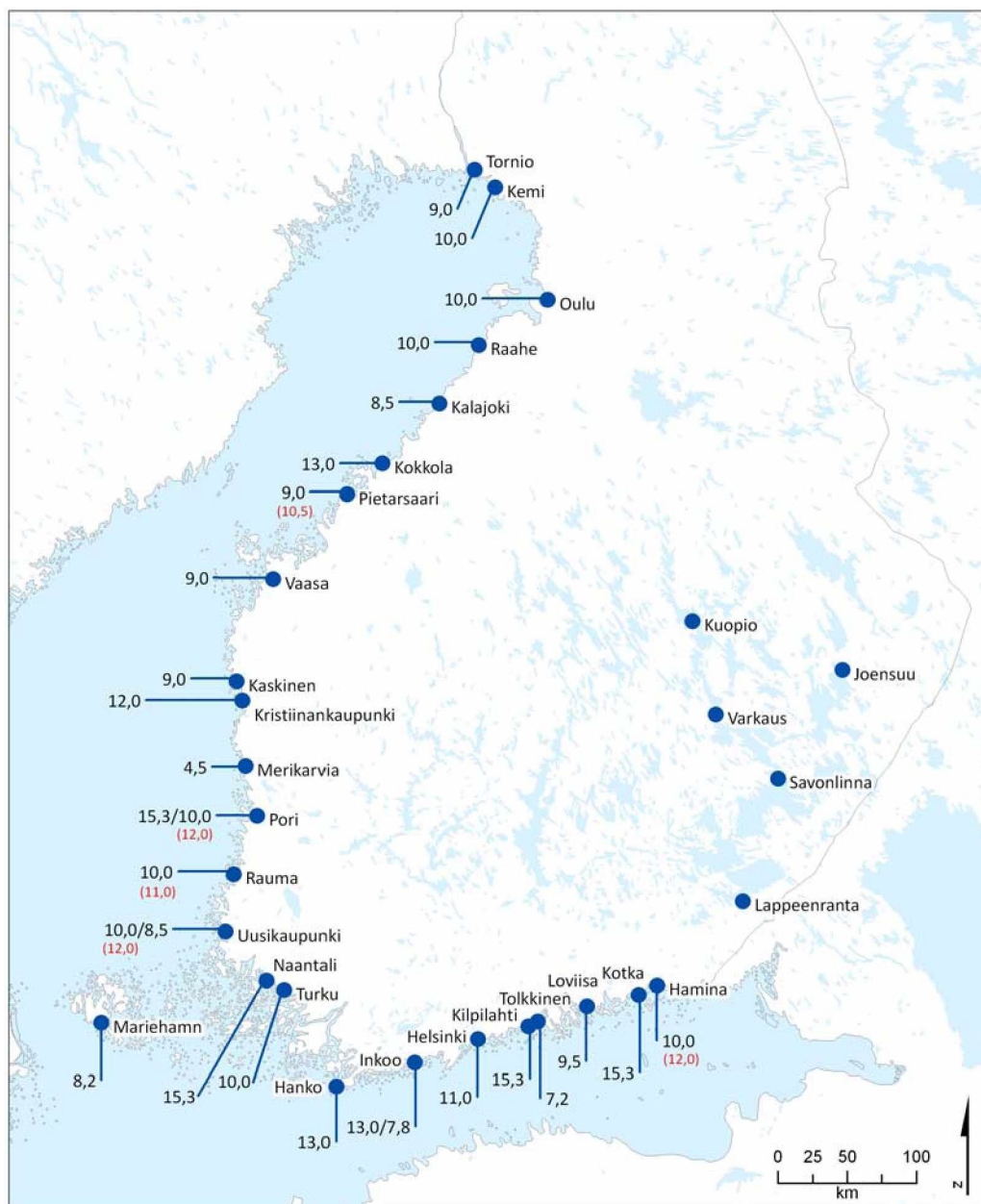
Valtion väylätöiden osalta edellä mainittujen kuuden väylähankkeen kustannusarvio on yhteensä 63,4 miljoonaa euroa. Kemin ja Oulun kaivoshankkeisiin sidoksissa olevien väylähankkeiden yhteenlaskettu kustannusarvio on 66,5 miljoonaa euroa. Edellä mainitun väyliä kehittämissuunnitelman päivitystyö on käynnissä Liikennevirastossa.

Liikennevirasto on laatinut kaksi erillistä ohjelmaa, teemapakettia, väylästä ja turvalaitteiden kunnossapidosta ja pienehköistä kehittämissuunnitelmista vuosille 2011–2014. Niiden avulla väylästä tasoa pyritään parantamaan vastaamaan liikenteen tarpeita. Ohjelmat käsittävät väyläkapeikkojen levenyttämistä, kaarteiden oikaisuja, vaarallisten kohteiden merkinnän parantamista, turvalaitetekniikan nykyaikaistamista ja kaukovalvonnan kehittämistä sekä kanavien automatisointia ja niiden turvalaitteiden kehittämistä. ”Vesiväyläverkon palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen” -teemapaketti käsittää rannikon kauppamerenkulun väylästä hankkeet ja se sisältää rannikon kauppamerenkulun väylämaksuilla katettavan vesiväylänpidon kunnostus- ja pieniä kehittämissuunnitelmia.

”Kanavien ja sisävesiväyliä palvelutason varmistaminen” -teemapaketti käsittää sisävesiväylästä parantamiskohteet. Paketin tärkeimpinä kohteina ovat Saimaan kanavan ja Saimaan syväväylästä peruskorjaus- ja kunnostushankkeet. Nämä hankkeet ovat odottaneet Saimaan kanavan vuokrasopimuksen varmistumista, ja ne ovat nyt ajankohtaisia uuden vuokrasopimuksen tultua allekirjoitetuksi.

Teemapakettien yhteenlaskettu kustannusarvio on 20 miljoonaa euroa vuosina 2011–2014. ”Vesiväyläverkon palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen” -teemapaketin osuus tästä on 12 miljoonaa euroa, josta vuosien 2011–12 vuosittainen rahoitus olisi 4 miljoonaa euroa ja vuosien 2013–14 vuosittainen rahoitus 2 miljoonaa euroa. ”Kana-

vien ja sisävesiväylien palvelutason varmistaminen” -teemapaketin vuosittainen rahoitus olisi 2 miljoonaa euroa vuosina 2011–14 eli yhteensä 8 miljoonaa euroa.



Kuva 6. Suomen Satamaliiton jäsensatamat ja Maarianhaminan satama sekä niihin johtavien väylien kulkusyvytydet rannikon satamien osalta. Suluis-
sa punaisella on merkitty tulevat syvyydet niiden väylien osalta, joiden
syventämisestä on jo päätetty.

Investoinnit Suomen satamiin v. 2006–2010 (milj. euroa)

	INVESTOINTIKOHDE								
	Väylät ja satama- altaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallis- tekniikka	Raken- nukset	Lastin- käsittely- laitteet	Turva- ja kulun- valvonta- järjestelyt	Muut	Yhteensä
SATAMANPITÄJÄ:									
Suomenlahden yleiset satamat	202,73	151,85	15,43	84,13	54,53	9,90	4,83	59,36	582,76
Lounais-Suomen yleiset satamat	18,37	22,38	2,00	20,29	9,98	13,23	2,07	6,88	95,20
Pohjanlahden yleiset satamat	31,10	26,75	2,30	20,85	9,46	12,75	0,31	2,61	106,13
Rannikon teollisuussatamat	1,30	2,47	0,00	1,61	0,00	15,76	0,14	2,02	23,30
Saimaan satamat	0,03	0,11	0,17	0,39	0,81	0,10	0,11	0,00	1,72
	253,53	203,56	19,90	127,27	74,78	51,74	7,46	70,87	809,11
SATAMAOPERAATTORIT:									
Suomenlahden yleiset satamat					64,06	55,63		5,97	125,66
Lounais-Suomen yleiset satamat					6,23	19,90		4,07	30,20
Pohjanlahden yleiset satamat					17,04	12,34		4,32	33,70
Saimaan satamat					-	-		-	-
					87,33	87,87		14,36	189,56
YHTEENSÄ:									
Suomenlahden yleiset satamat	202,73	151,85	15,43	84,13	118,59	65,53	4,83	65,33	708,42
Lounais-Suomen yleiset satamat	18,37	22,38	2,00	20,29	16,21	33,13	2,07	10,95	125,40
Pohjanlahden yleiset satamat	31,10	26,75	2,30	20,85	26,50	25,09	0,31	6,93	139,83
Rannikon teollisuussatamat	1,30	2,47	0,00	1,61	0,00	15,76	0,14	2,02	23,30
Saimaan satamat	0,03	0,11	0,17	0,39	0,81	0,10	0,11	0,00	1,72
KAIKKI YHTEENSÄ	253,53	203,56	19,90	127,27	162,11	139,61	7,46	85,23	998,67

Investoinnit Suomen satamiin v. 2011–2015 (milj. euroa)

	INVESTOINTIKOHDE								
	Väylät ja satama-altaat	Laiturit	Muut kiinteät rakenteet	Kentät, kadut, kunnallistekniiikka	Rakennukset	Lastinkäsittelylaitteet	Turva- ja kulunvalvontajärjestelyt	Muut	Yhteensä
SATAMANPITÄJÄ:									
Suomenlahden yleiset satamat	18,65	26,88	6,00	37,92	5,30	1,30	2,06	10,21	108,32
Lounais-Suomen yleiset satamat	27,50	45,79	7,14	34,34	14,45	29,83	0,98	6,38	166,41
Pohjanlahden yleiset satamat	31,00	31,19	2,35	36,77	3,58	9,07	0,92	8,56	123,44
Rannikon teollisuussatamat	2,55	12,75	0,10	1,34	5,00	35,46	0,11	1,00	58,31
Saimaan satamat	0,10	0,18	0,00	0,10	2,00	1,60	0,00	0,00	3,98
	79,80	116,79	15,59	110,47	30,33	77,26	4,07	26,15	460,46
SATAMAOPERAATTORIT:									
Suomenlahden yleiset satamat					2,00	35,40		1,80	39,20
Lounais-Suomen yleiset satamat					8,34	17,17		1,22	26,73
Pohjanlahden yleiset satamat					0,40	10,46		1,40	12,26
Saimaan satamat					-	-		-	-
					10,74	63,03		4,42	78,19
YHTEENSÄ:									
Suomenlahden yleiset satamat	18,65	26,88	6,00	37,92	7,30	36,70	2,06	12,01	147,52
Lounais-Suomen yleiset satamat	27,50	45,79	7,14	34,34	22,79	47,00	0,98	7,60	193,14
Pohjanlahden yleiset satamat	31,00	31,19	2,35	36,77	3,98	19,53	0,92	9,96	135,70
Rannikon teollisuussatamat	2,55	12,75	0,10	1,34	5,00	35,46	0,11	1,00	58,31
Saimaan satamat	0,10	0,18	0,00	0,10	2,00	1,60	0,00	0,00	3,98
KAIKKI YHTEENSÄ	79,80	116,79	15,59	110,47	41,07	140,29	4,07	30,57	538,65

Liik
enne
vira
sto

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-042-2

www.liikennevirasto.fi